



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 22. März 2019
(OR. en)

7814/19

AVIATION 65
DELACT 90

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender: Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission

Eingangsdatum: 12. März 2019

Empfänger: Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union

Nr. Komm.dok.: C(2019) 1845 final

Betr.: DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION vom 12.3.2019 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 hinsichtlich der Aufnahme der risikobasierten Verifizierung der Konformität in Anhang I und der Umsetzung der Umweltschutzanforderungen

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument C(2019) 1845 final.

Anl.: C(2019) 1845 final

Brüssel, den 12.3.2019
C(2019) 1845 final

DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION

vom 12.3.2019

zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 hinsichtlich der Aufnahme der risikobasierten Verifizierung der Konformität in Anhang I und der Umsetzung der Umweltschutzanforderungen

(Text von Bedeutung für den EWR)

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES DELEGIERTEN RECHTSAKTS

Mit dieser Initiative soll vor allem Folgendes erreicht werden:

- die Leistungsfähigkeit der Zertifizierungsprozesse ganz allgemein und insbesondere der Teil dieser Prozesse, der der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (im Folgenden die „Agentur“) für die Verifizierung obliegt, sollen gestärkt werden, um so die Effizienz und Wirksamkeit der Sicherheits- und Umweltziele dieser Verfahren sowie deren konsequente Einhaltung zu gewährleisten. Hierzu sollen nach dem Konzept des Umfangs der Einbeziehung der Agentur in den Zertifizierungsprozess in den Anhang I (Teil-21) neue Vorschriften zur Anerkennung des risikobasierten Ansatzes für die Verifizierung der Konformität aufgenommen werden.

- die Auswirkungen des Luftverkehrs auf den Klimawandel und die lokale Luftqualität sollen verringert werden, indem die neuen ICAO-Richtlinien für CO₂-Emissionen von Flugzeugen und Emissionen nichtflüchtiger Partikel von Flugzeugtriebwerken in die Rechtsvorschriften der Europäischen Union (EU) aufgenommen werden. Weitere Änderungen zielen darauf ab, die Umsetzung bestehender Richtlinien für Lärm- und Triebwerksemissionen durch die Aufnahme der jeweiligen Aktualisierungen der im ICAO-Anhang 16 genannten Richtlinien in das EU-Recht robuster zu machen.

2. KONSULTATIONEN VOR ANNAHME DES RECHTSAKTS

Nach Artikel 128 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2018/1139 konsultiert die Kommission im Einklang mit den Grundsätzen der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen. Der vorliegende Entwurf des delegierten Rechtsakts soll im Oktober 2018 auf der Sitzung der Sachverständigengruppe der Kommission, an der auch Vertreter der Mitgliedstaaten teilnehmen, vorgelegt werden.

3. RECHTLICHE ASPEKTE DES DELEGIERTEN RECHTSAKTS

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, nach Artikel 128 der Verordnung (EU) 2018/1139 delegierte Rechtsakte zu erlassen.

DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION

vom 12.3.2019

zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 hinsichtlich der Aufnahme der risikobasierten Verifizierung der Konformität in Anhang I und der Umsetzung der Umweltschutzanforderungen

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates¹, insbesondere auf Artikel 19 Absatz 1,

In Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Nach Artikel 77 der Verordnung (EU) 2018/1139 nimmt die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (im Folgenden die „Agentur“) im Namen der Mitgliedstaaten in Bezug auf die Konstruktionszertifizierung die Funktionen und Aufgaben des Entwurfs-, Herstellungs- oder Eintragsstaats wahr. Nach Artikel 77 Absatz 1 Buchstabe a in Verbindung mit Artikel 62 Absatz 2 Buchstabe a der Verordnung (EU) 2018/1139 nimmt die Agentur die an sie gerichteten Anträge entgegen und erteilt je nach Sachlage die entsprechenden Zulassungen/Zeugnisse. Hierzu legt die Agentur die Zertifizierungsgrundlage, die geltenden Umweltschutzbestimmungen und die geltende Zertifizierungsgrundlage für die betrieblichen Eignungsdaten fest und teilt sie dem Antragsteller mit.
- (2) Nach der Verordnung (EU) Nr. 748/2012² hat ein Antragsteller Anspruch auf die Ausstellung eines Zeugnisses/einer Zulassung durch die Agentur, sofern nachgewiesen ist, dass das zu zertifizierende Erzeugnis die geltende Zertifizierungsgrundlage, einschließlich der geltenden Zertifizierungsspezifikationen für die Lufttüchtigkeit und der geltenden Umweltschutzanforderungen, erfüllt. Antragsteller für diese Zeugnisse/Zulassungen müssen die vollständige Einhaltung aller Aspekte der festgelegten Zertifizierungsgrundlage nachweisen. Nach Artikel 83 der Verordnung (EU) 2018/1139 führt die Agentur selbst oder durch zuständige nationale Luftfahrtbehörden oder qualifizierte Stellen Untersuchungen durch, die für die

¹ ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1.

² Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der Kommission vom 3. August 2012 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Produkte, Bau- und Ausrüstungsteile sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben (ABl. L 224 vom 21.8.2012, S. 1).

Wahrnehmung ihrer Zertifizierungsaufgaben erforderlich sind. Die Agentur bewertet die Anträge, muss jedoch nach Artikel 83 der Verordnung (EU) 2018/1139 nicht in allen Fällen umfangreiche Untersuchungen durchführen. Um die sich aus den selektiven Untersuchungen ergebenden Sicherheitsrisiken besser eindämmen zu können und die Wirksamkeit, Transparenz und Berechenbarkeit des Zertifizierungsprozesses zu erhöhen, sollten Auswahlkriterien festgelegt werden, anhand derer die Agentur entscheiden kann, welche Konformitätsnachweise sie in welchem Umfang überprüft. Diese Kriterien sollten sich auf die in Anhang 19 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt (das „Abkommen von Chicago“) festgelegten Grundsätze für die Sicherheitsaufsicht und das Sicherheitsmanagement stützen.

- (3) Zudem müssen nach der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 bestimmte Zertifizierungsentscheidungen anstatt von der Agentur von den Inhabern einer Genehmigung als Entwicklungsbetrieb – im Rahmen ihrer Genehmigungsbedingungen und entsprechend den relevanten Verfahren ihres Konstruktionssicherungssystems – getroffen werden. Angesichts der mit den bestehenden Vorrechten gemachten Erfahrungen und zur Reduzierung des Verwaltungsaufwands, aber auch mit Blick auf die Risiken für die Flugsicherheit und auf die Umweltschutzanforderungen sollten Inhaber einer Entwicklungsbetriebsgenehmigung darüber hinaus berechtigt sein, bestimmte erhebliche Änderungen gegenüber Musterzulassungen zu bescheinigen und bestimmte ergänzende Musterzulassungen auszustellen. Um die Risiken für die Flugsicherheit zu begrenzen und den Umweltschutzanforderungen zu genügen, sollten diese neuen Vorrechte nur für die Zertifizierung erheblicher Änderungen von geringem Neuheitswert gelten und nur den Inhabern gewährt werden, die diese neuen Vorrechte korrekt ausüben können. Letzteres sollte durch eine zufriedenstellende Leistung bei früheren, ähnlichen Projekten unter Einbeziehung der Agentur nachgewiesen werden.
- (4) Aus Gründen der Klarheit sollte Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 so geändert werden, dass in seinem Hauptabschnitt A die Anforderungen festgelegt werden, die nur für Antragsteller oder Inhaber eines Zeugnisses/einer Zulassung gelten, die nach diesem Anhang ausgestellt wurde oder werden soll, und Hauptabschnitt B dieses Anhangs nur die für die zuständigen Behörden, darunter auch die Agentur, geltenden Anforderungen enthält.
- (5) Luftverkehrsbetreiber müssen nach der Instandhaltung Testflüge durchführen, um zu gewährleisten, dass bestimmte Luftfahrzeugsysteme, die am Boden nicht überprüft werden können, ordnungsgemäß funktionieren. Die Unfälle oder schweren Störungen, zu denen es in der Vergangenheit bei solchen Flügen kam, zeigen, dass bestimmte Instandhaltungstestflüge nicht im Rahmen eines Lufttüchtigkeitszeugnisses (oder eines eingeschränkten Lufttüchtigkeitszeugnisses), sondern vielmehr einer Fluggenehmigung durchgeführt werden sollten. Daher sollten Flüge mit einem Luftfahrzeug, die dem Zweck der Fehlersuche oder der Überprüfung der Funktionsweise eines oder mehrerer Systeme, Teile oder Ausrüstungen nach der Instandhaltung dienen, der Liste von Flügen hinzugefügt werden, für die eine Fluggenehmigung erforderlich ist.
- (6) Einige abweichende Bestimmungen zwischen der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 und der Verordnung (EU) 2018/1139 hinsichtlich des Inhalts der Musterzulassungsgrundlage und des Notifizierungsverfahrens sollten korrigiert werden.

- (7) Nach Artikel 9 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2018/1139 müssen Luftfahrzeuge sowie ihre Motoren, Propeller, Teile und ihre nicht eingebaute Ausrüstung hinsichtlich Lärmentwicklung und Emissionen die Umweltschutzanforderungen nach Änderung 12 von Band I, Änderung 9 von Band II und der Erstauflage von Band III des Anhangs 16 des Abkommens von Chicago — jeweils anwendbar ab dem 1. Januar 2018 — erfüllen.
- (8) Daher sollte Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 angepasst werden, um den Umweltschutzanforderungen nach Anhang 16 des Abkommens von Chicago Rechnung zu tragen. Da darüber hinaus Anhang 16 des Abkommens von Chicago Ausnahmen von den Umweltschutzanforderungen für bestimmte Triebwerke oder Luftfahrzeuge vorsieht, sollte die Verordnung (EU) Nr. 748/2012 die Möglichkeit vorsehen, dass Herstellungsbetriebe bei ihrer zuständigen Behörde Ausnahmen von den Umweltauflagen beantragen können.
- (9) Um technische Probleme, die sich aus der Anwendung der Richtlinien und Empfehlungen sowie der damit verbundenen Leitlinien für die Zertifizierung von Luftfahrzeugen und Triebwerken ergeben können, zu vermeiden, sollten zudem einige Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 im Sinne von mehr Klarheit geändert werden.
- (10) Die Verordnung (EU) Nr. 748/2012 sollte daher entsprechend geändert werden.
- (11) Allen Beteiligten muss genügend Zeit eingeräumt werden, damit sie die Anpassungen vornehmen können, die infolge des aufgrund der in dieser Verordnung festgelegten Maßnahmen geänderten Rechtsrahmens notwendig werden.
- (12) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen beruhen auf den Stellungnahmen der Agentur 07/2016³, 01/2017⁴ und 09/2017⁵ nach Artikel 76 Absatz 1 der Verordnung (EG) 2018/1139 –

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

- (1) In Artikel 1 Absatz 2 wird folgender Buchstabe k angefügt:

„k) „Betriebliche Eignungsdaten (OSD)“ steht für Daten, die Teil einer Musterzulassung, einer eingeschränkten Musterzulassung oder ergänzenden Musterzulassung für ein Luftfahrzeug sind und Folgendes insgesamt beinhalten:

- i) einen Mindestlehrplan für den Erwerb einer Pilotenberechtigung einschließlich der Festlegung der Musterberechtigung;
- ii) die Festlegung des Umfangs der Herkunftsdaten für die Luftfahrzeuggenehmigung zum Nachweis der objektiven Eignung der Simulatoren oder der vorläufigen Daten zum Nachweis ihrer vorübergehenden Eignung;

³ Stellungnahme 07/2016: Aufnahme von Anforderungen hinsichtlich des Umfangs der Einbeziehung in Teil-21 (Embodiment of level of involvement requirements into Part-21)

⁴ Stellungnahme 01/2017: Instandhaltungstestflüge (Maintenance check flights)

⁵ Stellungnahme 09/2017: Umsetzung der CAEP/10-Änderungen betreffend Klimawandel, Emissionen und Lärmentwicklung (Implementation of the CAEP/10 amendments on climate change, emissions and noise)

- iii) einen Mindestlehrplan für die Ausbildung des freigabeberechtigten Personals einschließlich der Festlegung der Musterberechtigung;
- iv) die Festlegung des Musters oder der Baureihe für die Flugbegleiter sowie musterbezogene Daten für die Schulung der Flugbegleiter;
- v) die Basis-Mindestausrüstungsliste;“

(2) in Artikel 9 wird folgender Absatz 4 angefügt:

„4. Abweichend von Absatz 1 kann der Herstellungsbetrieb bei der zuständigen Behörde Ausnahmen von den in Artikel 9 Absatz 2 Unterabsatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1139* genannten Umweltauflagen beantragen.

* _____ Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates (ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1).“.

(3) Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 wird gemäß dem Anhang dieser Verordnung geändert.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Sie gilt ab dem *[OP please insert date: 9 months after date of entry into force]*, mit Ausnahme von Artikel 1 Absatz 2 und Nummer 11, Nummern 13 bis 14, Nummern 23 bis 26, Nummer 28, Nummer 30, Punkt 21.B.85 in Nummer 40 und Nummer 43 des Anhangs, die ab dem *[OP please insert date of entry into force]* gelten.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 12.3.2019

Für die Kommission
Der Präsident
Jean-Claude JUNCKER